

LES DÉPLACEMENTS DANS L'AGGLOMÉRATION AUJOURD'HUI

DE L'ÉTAT DES LIEUX AUX PISTES D'ACTION,
DES ORIENTATIONS À PARTAGER ET ENRICHIR

Avril 2013

L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains du Grand Avignon est engagée. Un travail qui va se dérouler sur plusieurs mois, avec une ambition forte ; celle de construire, avec les forces vives du territoire un plan d'actions, qui soit en mesure par sa cohérence, son exigence et sa créativité, de faire évoluer les pratiques de déplacements dans l'agglomération.

Nous en avons besoin ; pour garantir durablement l'attractivité économique et démographique de notre territoire, pour offrir à chacun quels que soient ses moyens, des conditions de déplacement fiables, économiques, confortables et enfin pour protéger la qualité de notre environnement et notre santé.

Pour bâtir ce nouveau système de déplacements où tout doit être mis en œuvre pour rééquilibrer la place de la voiture, développer les transports collectifs et les modes doux, sécuriser les déplacements, nous devons partager des constats, des analyses, éclairer nos réflexions, les confronter aux pratiques.

Ce premier cahier du Plan de Déplacements Urbains dresse un diagnostic synthétique de la manière dont s'organisent les déplacements dans l'agglomération aujourd'hui. Plus qu'un simple état des lieux, il fixe des premiers enjeux, dresse les pistes de réflexion que le PDU devra approfondir.

Promouvoir une mobilité plus durable, concilier les enjeux économiques, sociaux et environnementaux, inciter chacun à s'interroger sur ses pratiques de déplacements, telles sont les perspectives qui s'ouvrent avec le PDU. Le chantier est vaste, les marges de progression immenses, l'avis de ceux qui habitent, vivent et travaillent dans l'agglomération, essentiel. Place aux débats !

Louis Costeplane

Vice-président du Grand Avignon, délégué au Plan de Déplacements Urbains

Imposé par la Loi sur l'Air à toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le Plan de Déplacements Urbains est une démarche de planification sur 10 ans pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Tous les sujets sont abordés : transport des personnes et des marchandises, circulation, stationnement... Le PDU se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière, du développement des transports collectifs, de la pratique du deux roues, de la marche à pied, de nouveaux services...



Sommaire

- Un développement urbain qui favorise le recours à l'automobile 2
- Un usage dominant de l'automobile, source de nuisances et d'inégalité..... 4
- Les transports collectifs et l'intermodalité : une dynamique à amplifier..... 6
- Les modes doux : des pratiques d'avenir à promouvoir 8
- La sécurité dans les déplacements : un enjeu de politique publique..... 10
- Transports de marchandises et desserte des pôles économiques : la multimodalité en question..... 12
- Environnement et santé : la mobilité au cœur des solutions 14
- Les acteurs publics de la mobilité..... 16

LES DYNAMIQUES DU TERRITOIRE



UN DÉVELOPPEMENT URBAIN QUI FAVORISE LE RECOURS À L'AUTOMOBILE

L'analyse du fonctionnement du territoire est fondamentale pour comprendre la mobilité. En tant que socle des infrastructures et support de la mobilité, il offre en effet des contextes propices ou au contraire contraignants, pour certains modes de déplacements. Par ailleurs, le lien entre les dynamiques de développement urbain et la mobilité générée est extrêmement fort. Les phénomènes d'étalement urbain qui caractérisent l'agglomération et, au-delà, l'aire urbaine d'Avignon interpellent les politiques de déplacements.

UNE AGGLOMÉRATION ATTRACTIVE, AU FONCTIONNEMENT TRÈS POLARISÉ...

L'agglomération d'Avignon dispose de nombreux atouts, en termes de desserte, qui en font un territoire particulièrement attractif. L'agglomération a ainsi gagné environ 14 000 habitants et environ 13 000 emplois entre 1999 et 2010. Le territoire se caractérise par un fonctionnement polarisé autour de la ville centre et d'un noyau urbain très attractif, en première couronne et à l'est de l'agglomération (Villeneuve-lez-Avignon, Le Pontet, Vedène,...), qui concentre l'essentiel des emplois et des habitants et vers lesquels convergent quotidiennement d'importants flux de déplacements.

...AU SEIN D'UNE AIRE URBAINE EN DÉVELOPPEMENT

L'aire urbaine d'Avignon s'est considérablement étendue cette dernière décennie pour devenir la 16^e aire urbaine française, juste derrière Montpellier, avec plus de 500 000 habitants. L'étalement urbain explique principalement cette extension. Fruit d'un modèle de développement marqué par l'automobile et l'habitat pavillonnaire, il a été intensifié par une croissance démographique soutenue (+1% par an). Résultats : une consommation importante des espaces naturels et agricoles, une augmentation et un allongement des déplacements automobiles.

Éclairage

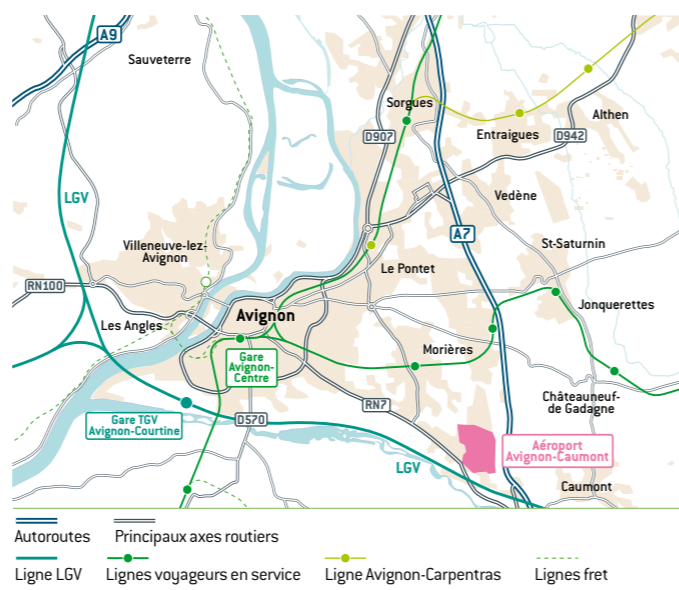
L'aire urbaine : c'est quoi ?

L'aire urbaine traduit l'influence d'une ville. Son périmètre est donc défini à partir de trois données principales : les pôles d'emploi, l'analyse des déplacements domicile travail et la continuité d'un bâti (pas de coupure de plus de 200 m entre deux constructions).

Repère

Grand Avignon : 13 communes / 180 000 habitants.
Avignon / le Pontet / Villeneuve-lez-Avignon : 85 % des emplois de l'agglomération et 68 % de la population.

LES INFRASTRUCTURES DU GRAND AVIGNON



L'analyse du niveau de desserte par les différentes infrastructures de transport place indéniablement Avignon en position de carrefour régional et national. La présence cumulée de l'autoroute, de gares, du fleuve et de l'aéroport sur son territoire rend la Communauté d'Agglomération facilement accessible et renforce par conséquent son attractivité. Le Rhône et la Durance, les voies ferrées et les grands axes routiers constituent des obstacles importants aux déplacements. Cela engendre à la fois une déficience de desserte dans les secteurs les plus contraints (accessibilité du Gard) ainsi qu'une convergence des flux vers des points de passage obligés (ponts par exemple).

Repère

En 2010, l'aire urbaine d'Avignon, 16^e aire urbaine sur 230, est l'aire urbaine de plus de 200 000 habitants la moins dense de France.

UN PHÉNOMÈNE DE PÉRI-URBANISATION QUI S'INTENSIFIE

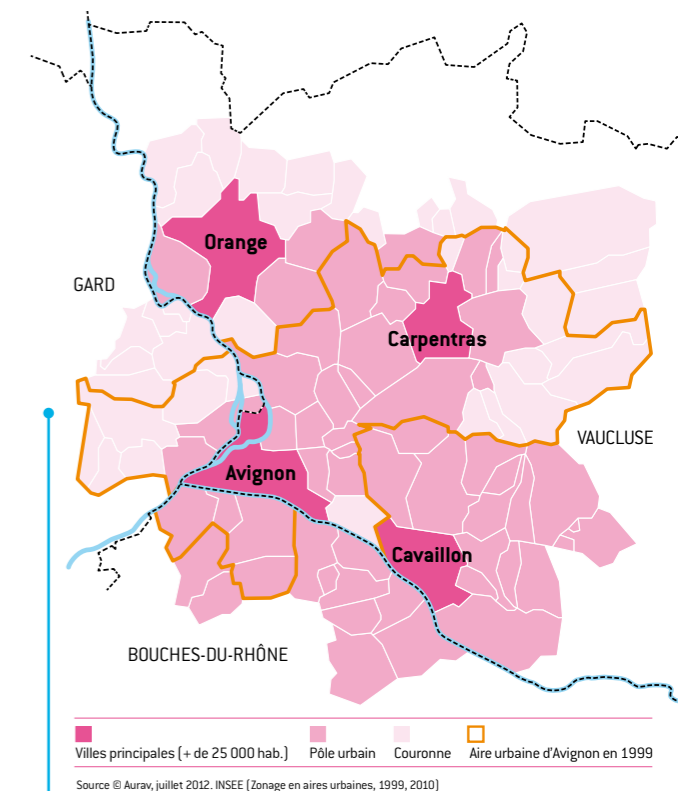
L'évolution des emplois et de la population ces 10 dernières années dans l'agglomération montre un phénomène grandissant de « péri-urbanisation ». Si Avignon et ses communes limitrophes restent à l'heure actuelle le cœur de vie de la Communauté d'Agglomération, les communes de seconde couronne attirent des populations de plus en plus nombreuses et connaissent une croissance de leur population supérieure aux communes-centres. Une tendance qui concerne également le développement de l'emploi. Les communes de deuxième couronne d'Entraigues-sur-la-Sorgue et de Rochefort du Gard ont vu les emplois progresser de 84% et de 61,8% en 10 ans.

Éclairage

SCOT ou comment mieux gérer le développement urbain

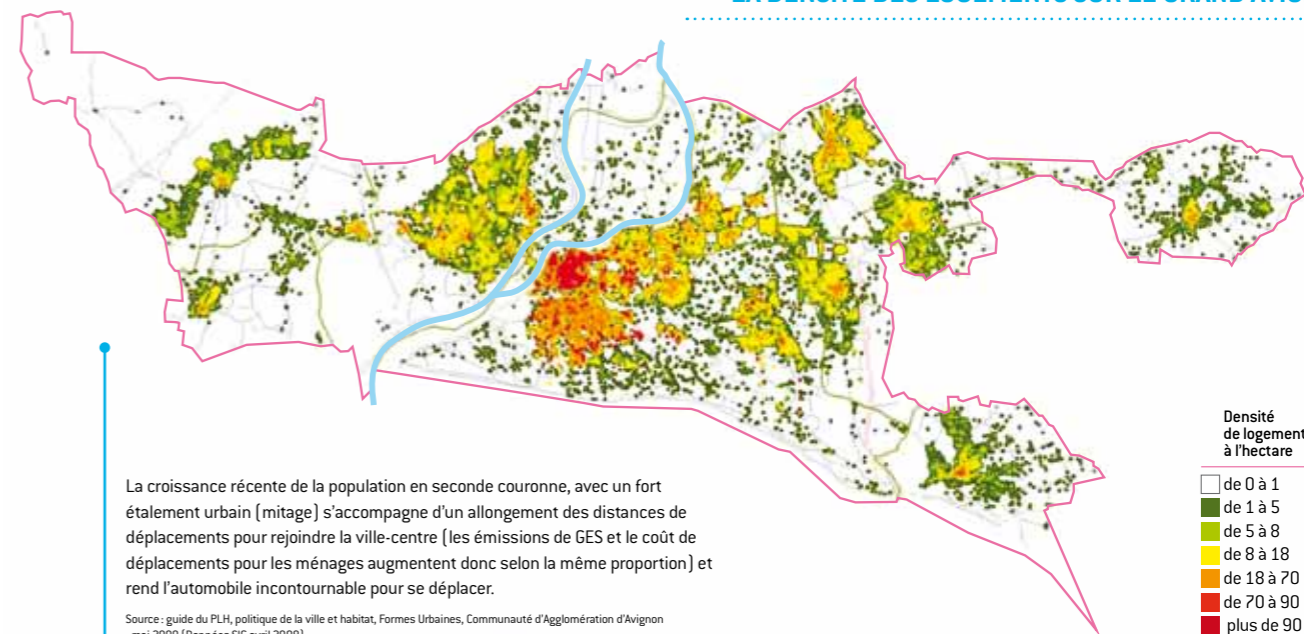
Le schéma de cohérence territoriale, approuvé en 2010, fixe les grandes orientations de développement du bassin de vie d'Avignon (26 communes / 255 000 habitants). Il prévoit d'orienter le développement urbain dans les pôles déjà urbanisés (cœurs de villages, renouvellement urbain) afin de lutter contre l'étalement urbain.

L'AIRE URBAINE EN 2010



La prise en compte de cette nouvelle échelle territoriale dans les réflexions sur les déplacements est indispensable. En particulier, pour envisager des offres de déplacements entre les 4 principaux pôles urbains que sont Avignon, Orange, Carpentras et Cavillon, qui permettent de concurrencer l'automobile.

LA DENSITÉ DES LOGEMENTS SUR LE GRAND AVIGNON



La croissance récente de la population en seconde couronne, avec un fort étalement urbain (mitage) s'accompagne d'un allongement des distances de déplacements pour rejoindre la ville-centre (les émissions de GES et le coût de déplacements pour les ménages augmentent donc selon la même proportion) et rend l'automobile incontournable pour se déplacer.

Source : guide du PLH, politique de la ville et habitat, Formes Urbaines, Communauté d'Agglomération d'Avignon - mai 2009 (Données SIG avril 2008)

LA MOBILITÉ DANS L'AGGLOMÉRATION AUJOURD'HUI

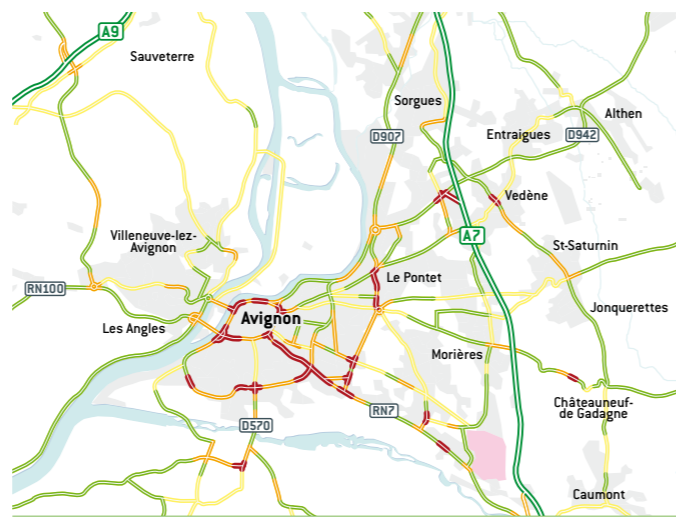
UN USAGE DOMINANT DE L'AUTOMOBILE, SOURCE DE NUISANCES ET D'INÉGALITÉ



Le fonctionnement du territoire produit un modèle d'agglomération où l'automobile s'impose comme le principal mode de déplacement, générant de multiples dysfonctionnements et impacts sur la qualité de l'environnement. 2 déplacements sur 3 dans l'agglomération sont effectués en voiture, la congestion des voiries est forte aux heures de pointe, la multi-motorisation des habitants s'accroît, l'offre de stationnement est pléthorique en cœur d'agglomération, et le choix de se déplacer autrement encore insuffisant. Comment agir pour infléchir ces tendances ?



LES NIVEAUX DE CONGESTION OBSERVÉE SUR L'AGGLOMÉRATION



Circulation fluide... à ralentie

Source : Google Traffic, 2012

En dehors de quelques points clefs localisés qui nuisent à l'accessibilité de la ville-centre notamment aux heures de pointe, le trafic reste globalement fluide sur l'ensemble de l'agglomération.



- 50 000 véhicules circulent chaque jour entre le Pont Saint Bénézet et le Palais des Papes, qui n'ont pas tous pour destination finale le centre d'Avignon.
- 52 % des émissions de CO₂ sont le fait de l'automobile

LA QUESTION DU STATIONNEMENT AU CŒUR DES ENJEUX

Rationaliser l'usage de la voiture c'est bien entendu se poser la question du stationnement. L'offre publique en stationnement permet un accès relativement aisé des principaux pôles de vie de la Communauté d'agglomération (offre abondante et peu réglementée) et occupe beaucoup d'espace en surface. Le stationnement privé est également abondant avec 61 % des ménages en bénéficiant. La facilité de stationner à l'origine et à la destination encourage donc une nouvelle fois l'usage de l'automobile. Dès lors, il convient de poser la question de l'offre de stationnement, de son volume et de sa répartition, de son coût, du nombre de places à prévoir lors de la construction de nouveaux logements, de la manière de redistribuer l'espace de stationnement au profit des autres modes de déplacements...



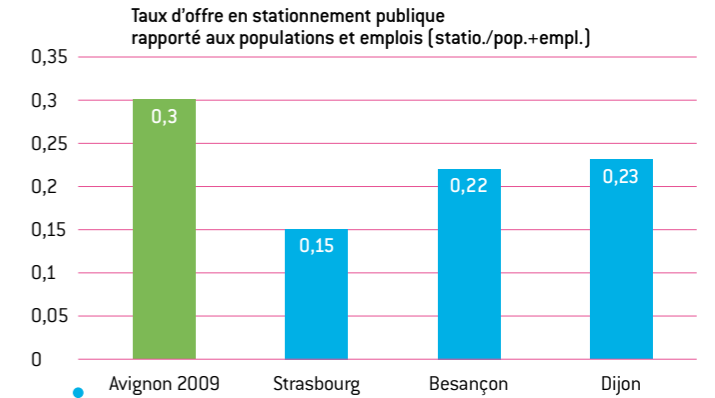
LA PART MODALE DE LA VOITURE AUJOURD'HUI

- 2 déplacements sur 3 effectués en voiture.

DES MÉNAGES TRÈS MOTORISÉS

- 83 % des foyers de l'agglomération sont motorisés.
- 17 % n'ont pas de voiture et sont obligés d'emprunter d'autres modes de déplacement.
- 31 % des ménages sont multi motorisés (chiffre s'élevant à plus de - 50 % dans les communes de la deuxième couronne).

L'OFFRE EN STATIONNEMENT PUBLIQUE (RAPPORTÉE AUX POPULATIONS ET AUX EMPLOIS)

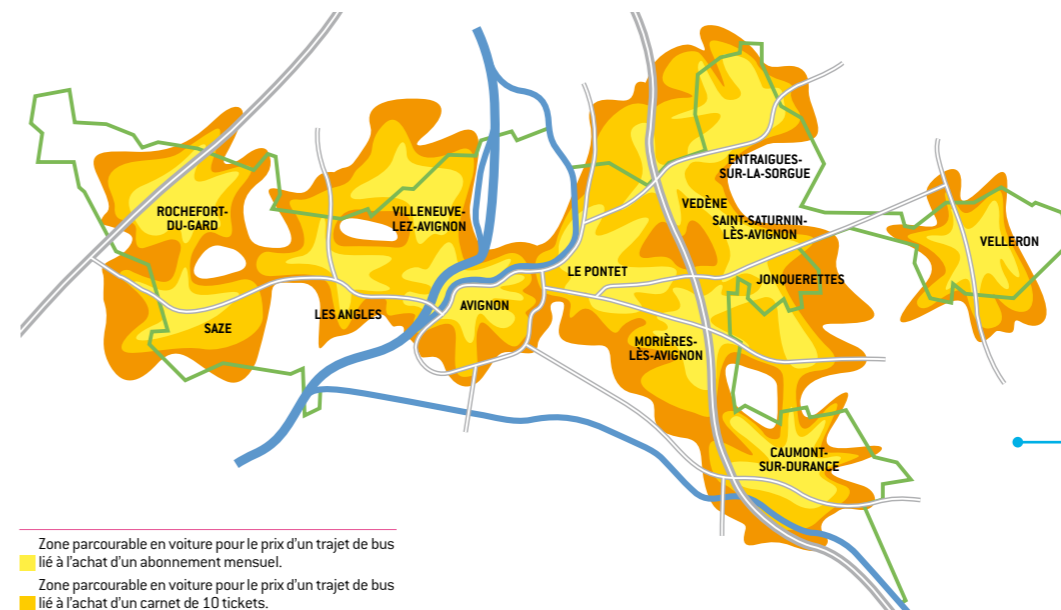


Le rapport entre nombre de places offertes et populations / emplois desservis met le centre-ville d'Avignon dans la tranche haute des agglomérations de taille comparable ayant engagé des actions significatives dans le domaine de la promotion des modes alternatifs (tramway).

LES PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES AUTOMOBILES (NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL)

- Importance des déplacements de périphéries vers centre (en particulier pour les communes de première couronne) et donc forte convergence des flux ;
- Des déplacements de périphérie à périphérie (notamment entre Les Angles et Villeneuve-lez-Avignon et en lien avec Le Pontet) dans les communes de première couronne ;
- Des flux d'échanges significatifs avec l'extérieur de l'agglomération (notamment la relation Avignon / Pontet – Sorgues, l'échange Châteaurenard - Avignon et Avignon - Carpentras).

L'ESPACE PARCOURU EN VOITURE POUR LE COÛT D'UN TICKET DE BUS



- Zone parcourable en voiture pour le prix d'un trajet de bus lié à l'achat d'un abonnement mensuel.
- Zone parcourable en voiture pour le prix d'un trajet de bus lié à l'achat d'un carnet de 10 tickets.
- Zone parcourable en voiture pour le prix unitaire d'un ticket de bus

Source : SCE Lyon, 2012

À l'heure où l'essence ne cesse d'augmenter, l'absence d'alternative dans les déplacements pèsera de plus en plus sur le budget des ménages. La carte ci-contre démontre l'espace accessible en voiture depuis les cœurs de communes de l'agglomération pour le coût d'un ticket de bus

LA MOBILITÉ DANS L'AGGLOMÉRATION AUJOURD'HUI



LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTERMODALITÉ : UNE DYNAMIQUE À AMPLIFIER

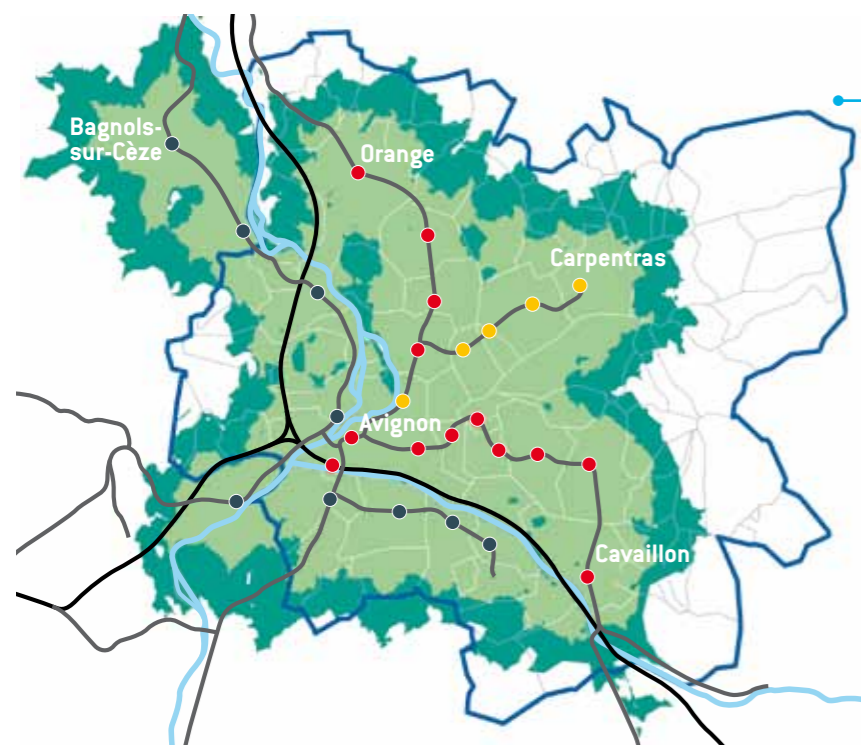
Le rééquilibrage de la place de la voiture dans les déplacements constitue un enjeu majeur pour le Grand Avignon. Dans cette perspective, au-delà de l'augmentation de l'offre, les transports collectifs ferroviaires, interurbains et urbains doivent gagner en qualité de service pour constituer une réelle alternative à la voiture. Les différents projets engagés s'inscrivent dans cette volonté de développer significativement l'usage des transports collectifs et de favoriser le passage d'un mode à un autre. Zoom sur les projets et les pistes d'optimisation possibles.

À L'ÉCHELLE DE L'AIRE URBAINE, L'ENJEU DU RÉSEAU FERROVIAIRE

L'aire urbaine d'Avignon bénéficie d'un réseau ferroviaire étendu reliant les pôles urbains entre eux (Orange, Cavaillon et Carpentras à terme) et le territoire du Grand Avignon. Le territoire communautaire comporte 5 gares ouvertes au trafic de voyageurs dont la gare TGV. Plusieurs projets d'envergure sont en cours dont la réouverture en

2014 de la ligne Avignon-Carpentras et la virgule qui permettra de relier la gare TGV à la gare Avignon centre. Au-delà de ces projets et du développement du réseau TER, une réflexion doit être menée pour renforcer le réseau ferré et en faire une véritable armature des déplacements à l'échelle de l'aire urbaine.

LES GARES DE L'AIRE URBAINE



Le potentiel du réseau ferroviaire

À l'échelle de l'aire urbaine, on constate que plus de 92 % de la population de l'aire urbaine réside à moins de 10 minutes en voiture d'une gare existante, en projet de réouverture ou potentiellement réutilisable. Une réelle opportunité pour envisager d'autres manières de se déplacer.

- Étoile ferroviaire
- Voies ferrées existantes
- Gares voyageurs en service
- Gares réouvertes dans le cadre du contrat d'axe Avignon-Carpentras
- Gares ou haltes fermées au transport de voyageurs
- Temps pour accéder, en voiture, à la gare la plus proche*
- 10 minutes
- 15 minutes
- Aire urbaine d'Avignon
- Limites communales

* Isochrones calculés à partir de données de trafic théorique (trafic fluide, respect des limitations de vitesse).

Source © Aurav, juillet 2012. Tomtom (Base routière, 2011)

AU SEIN DE L'AGGLOMÉRATION, UN RÉSEAU STRUCTURANT

La réalisation de deux lignes de tramway, véritable colonne vertébrale du réseau et la restructuration du réseau de bus (avec une augmentation de 20 % de l'offre) représentent des projets majeurs pour améliorer significativement l'usage des transports collectifs, en offrant un niveau de service élevé (amplitude de 6 h à minuit, fréquence élevée aux heures de pointe pour le tram). En 2016, grâce à ces projets, la fréquentation de transports collectifs aura progressé de 70 % avec 60 000 voyageurs jour sur le réseau. Une dynamique qu'il conviendra de conforter en réfléchissant aux restructurations complémentaires du réseau, aux opportunités de création de sites propres pour les bus, leur garantissant des temps de parcours fiables et plus compétitifs à la voiture, notamment aux heures de pointe.

Repère

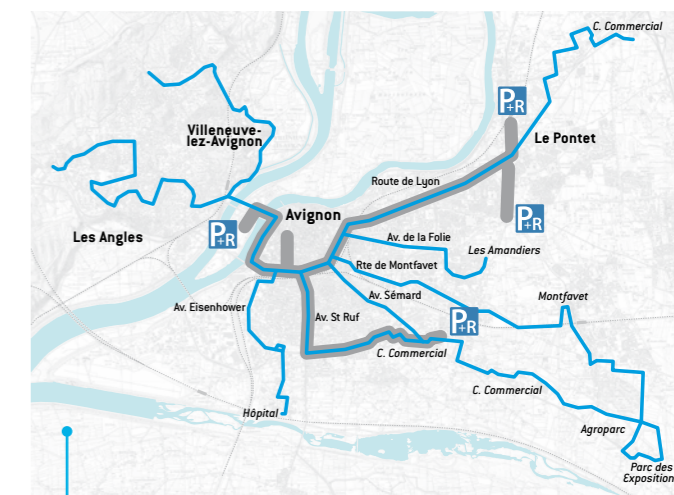
- En 2011 : 33 000 voyageurs / jour sur le réseau de bus
- En 2012 : 40 500 voyageurs / jour depuis la mise en service du nouveau réseau bus
- En 2016 : 60 000 voyageurs / jour sur le réseau tram-bus, soit 13,5 millions de km voiture et 5 720 tonnes de CO₂ économisées

DES INTERFACES À OPTIMISER, METTANT L'USAGER AU CŒUR DU SYSTÈME

Les différents réseaux interurbains devront également se positionner en rapport avec ce réseau structuré. Se posent alors les questions de l'organisation des échanges (exemple des parcs relais, de la gare routière...) au niveau des pôles multimodaux et de la complémentarité avec le réseau urbain. Cette notion de complémentarité est essentielle et nécessite une coordination entre tous les acteurs pour que le passage d'un mode à un autre soit fluide, rapide et aisé pour l'utilisateur. Elle pose, au-delà, les questions de tarification et de billetterie intermodale.



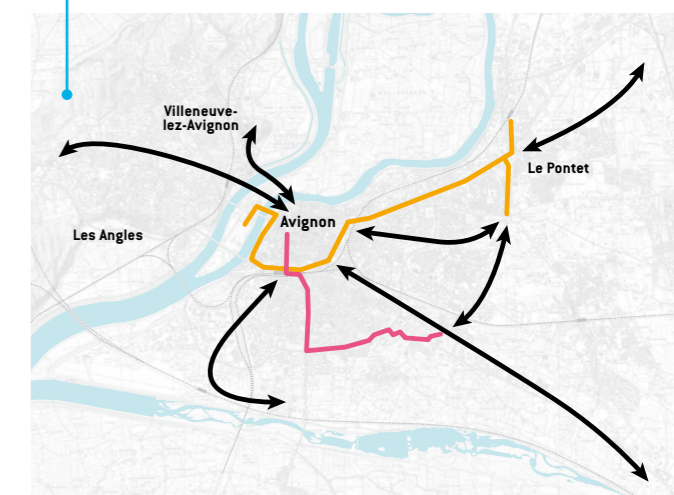
LE RÉSEAU TRAM ET LES LIGNES FORTES



- Réseau tram
- Lignes fortes 2012

Source : Maîtrise d'œuvre des deux lignes de tramway et des opérations connexes anticipées du Grand Avignon, volume AVP 4.1 Desserte, Intermodalité et fréquentation, 2011-2012

La réorganisation du réseau de bus en 2012, avec la création de 5 lignes à haute fréquence s'est d'ores et déjà traduite par une augmentation de la clientèle. À la mise en service du tram 4 parcs relais situés en bout de lignes et offrant 3 000 places permettront aux usagers de laisser leur véhicule et d'emprunter aisément le réseau tram-bus. De nouvelles liaisons bus en site propre restent à imaginer.



Source : Maîtrise d'œuvre des deux lignes de tramway et des opérations connexes anticipées du Grand Avignon, volume AVP 4.1 Desserte, Intermodalité et fréquentation, 2011-2012

Repère

LE RÉSEAU BUS PLUS

Depuis septembre 2012, le réseau est désormais structuré autour de 5 lignes « Fréquence+ » cadencées toutes les 15 minutes et toutes les 6/10 minutes pour la ligne 1. Le tronçon sud de la ligne 1 et une partie du tronçon nord de la ligne 2 correspondent au tracé de tramway. Le réseau propose également une offre de soirée, dimanche et jours fériés et 7 zones de transport à la demande. Le réseau Bus Plus a également permis de limiter le nombre de bus dans le centre historique d'Avignon, grâce à leur remplacement par des navettes de petite taille mieux adaptées à la desserte de l'intra muros : Les Citizen.

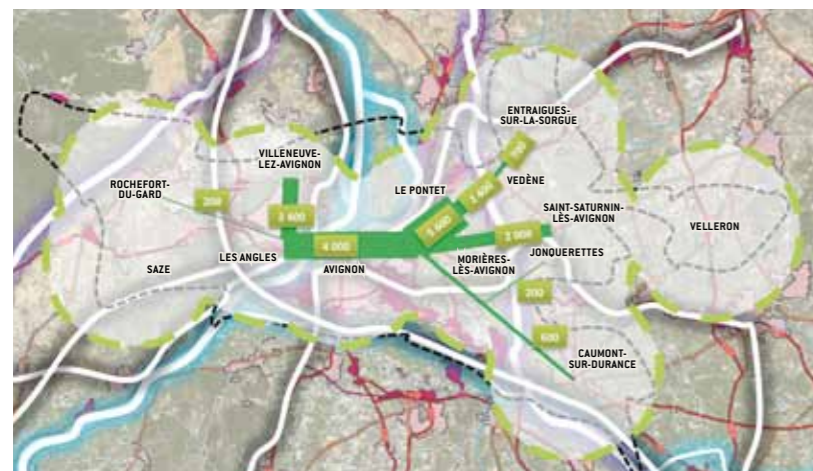
LES MODES DOUX : DES PRATIQUES D'AVENIR À PROMOUVOIR

Vélo, marche à pied, ces modes de déplacements dits « actifs », disposent dans l'agglomération d'un terrain très favorable : une géographie propice, une météo clémente. Des premières actions d'envergure ont été mises en œuvre, mais une prise en compte systématique de ces modes dans les projets urbains et une coordination accrue de toutes les initiatives s'impose pour structurer un véritable réseau et inciter à son usage, en toute sécurité.

DES RÉALISATIONS QUI VONT DANS LE BON SENS

Le Grand Avignon et Avignon développent depuis plusieurs années une politique de déplacement et d'aménagement urbain qui entend privilégier la qualité du cadre de vie et le respect de l'environnement. Dans cette logique, les modes doux ont été particulièrement développés pour l'accessibilité et la desserte du centre-ville d'Avignon. Mise en place de baladines (navettes électriques), création des vélos en libre service Vélopop, classement de l'intra-muros en « zone de rencontre » avec une circulation limitée à 20 km/h, généralisation des contresens cyclables, ont permis de donner une autre place aux piétons et aux cyclistes. Un schéma directeur du vélo urbain est également à l'étude. D'autres initiatives se développent dans les autres communes du Grand Avignon.

LES AXES DE DÉVELOPPEMENT POTENTIEL DU VÉLO



- Aire de chalandise du vélo (4 km autour du pôle de vie de chaque commune)
- Ligne de chemin de fer
- Autoroute
- Fleuve et rivière
- Nombre de cyclistes potentiels
- Axes clés de développement du vélo

Source: SCE Lyon (Insee, 2011)



DE NOMBREUSES INITIATIVES À COORDONNER

Au niveau inter-urbain, de nombreuses initiatives nationales, régionales et départementales sont également à même de dynamiser la pratique du vélo. Des projets ambitieux (ViaRhôna, liaison Barcelone Gênes Eurovélo N°8) permettront de renforcer la lisibilité de l'offre via des axes structurants et d'apporter une réponse alternative de qualité. Néanmoins, le faible développement du réseau actuel, l'absence de coordination entre les différents projets ne sont pas encore à même de favoriser un usage de plus grande ampleur. En effet, pour être crédible, une politique cyclable doit s'avérer particulièrement qualitative, sûre, confortable. Le maillage du réseau doit être continu et des mesures d'accompagnement systématique (stationnement, jalonnement...).

C'EST EN COURS PRÈS DE CHEZ VOUS



En 5 ans (2005/2010) les ventes de vélos électriques en France ont été multipliées par 10, démontrant ainsi l'attrait de ce mode. La commune de Villeneuve-lez-Avignon a développé une politique en faveur des modes doux de déplacement. En 2010, le conseil municipal a ainsi décidé d'accorder une subvention de 100 euros pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.



DES PISTES À EXPLORER

Le développement de l'usage du vélo est aujourd'hui un objectif poursuivi par toutes les agglomérations. Bon pour la santé et l'environnement, le vélo est un mode d'avenir. Certaines collectivités ont imaginé des actions originales comme, par exemple, des subventions à l'achat de vélos à assistance électrique, ou la mise en place de location de vélos en longue durée et sans oublier bien sûr d'intégrer systématiquement des stationnements protégés et sécurisés dans les projets d'aménagement d'espaces publics et d'éco-quartiers.



Repère

EN FRANCE

- 2 personnes sur 5 pratiquent le vélo
- Les ménages disposent en 2008 de 35,7 millions de vélos (x 2 depuis 1982)
- 69 % de l'ensemble de ces vélos ont été utilisés au cours des douze derniers mois *

*source Enquête Nationale Transports 2008

SUR LE GRAND AVIGNON

- 3 % c'est la part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements.
- 44 % des déplacements domicile – travail s'effectuent à l'échelle de la commune de résidence et une grande partie des déplacements extra communaux s'effectuent en direction d'une commune proche, ce qui offre potentiellement une part de marché importante au vélo et à la marche.
- On estime que la zone de chalandise du vélo se situe dans un rayon de 4 km autour des pôles de vie de chaque commune.
- En 2011 : 52 483 locations de Vélopop (+ 5 % par rapport à 2010)

Éclairage

Le tram booste les modes doux

La réalisation du tram va s'accompagner de la création de 14,5 km de voies cyclables au fil du tracé et 32 hectares d'espaces publics seront réaménagés, avec l'exigence de donner une place accrue aux piétons.

Éclairage

Les critères majeurs pour inciter à la pratique du vélo

- Le confort de l'infrastructure envisagée ;
- La sécurité d'usage proposée (notamment du point de vue de la cohabitation avec les autres modes) ;
- La continuité des itinéraires permettant de supprimer les zones d'ombre et les points de rupture d'usage.



LA SÉCURITÉ DANS LES DÉPLACEMENTS : UN ENJEU DE POLITIQUE PUBLIQUE

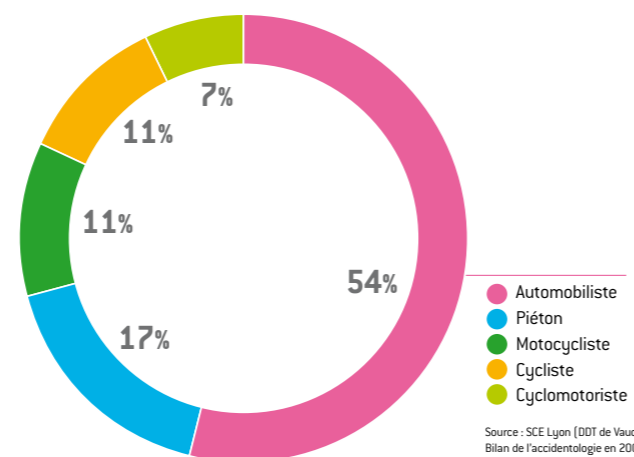
Conséquence directe de l'auto-mobilité dominante, l'accidentalité dans l'agglomération est particulièrement élevée. Une situation qui exige de se fixer des objectifs ambitieux, d'œuvrer de multiples manières pour sécuriser les déplacements et s'assurer que le sentiment de danger ne soit pas un frein au développement des modes les plus vulnérables, comme la marche ou le vélo.



DES CONSTATS ALARMANTS

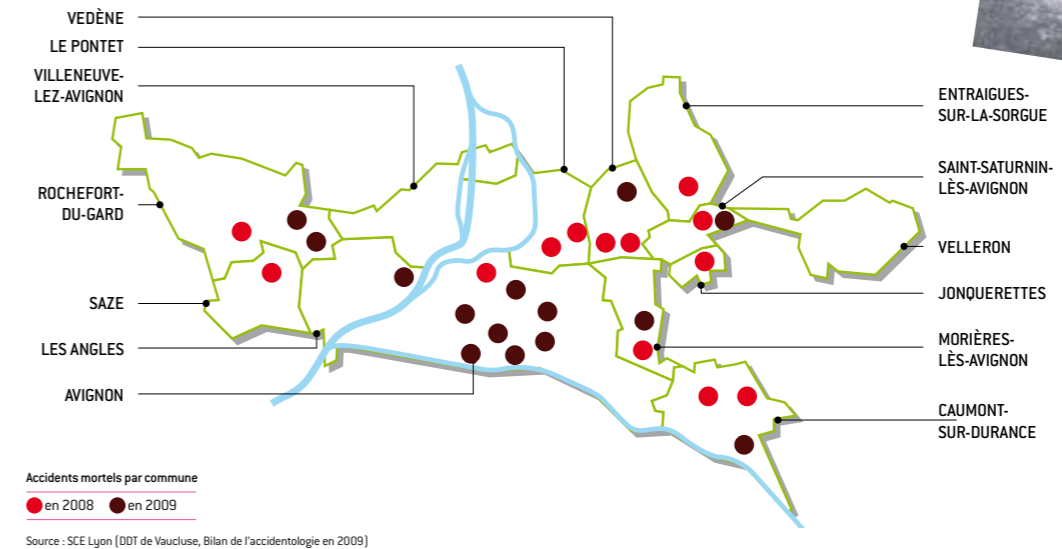
À l'échelle du Vaucluse, en 2010, ce sont 357 accidents avec blessés ou tués (52) qui ont été recensés. Le constat sur la vulnérabilité met en relief le risque pour les usagers sensibles (piétons, cyclistes et motocyclistes). Si les automobilistes représentent le plus grand nombre de tués les usagers de deux roues motorisés sont également fortement touchés (18% en 2011), alors qu'ils représentent moins de 10% du trafic total. D'une manière générale, les accidents sont plus nombreux en agglomération (près de 60%), plus fréquents aux heures de pointe et concernent donc essentiellement les trajets domicile-travail. Les accidents graves sont cependant bien plus nombreux hors agglomération [ce qui s'explique notamment par des vitesses plus élevées].

RÉPARTITION DES ACCIDENTS MORTELS PAR MODE EN 2011

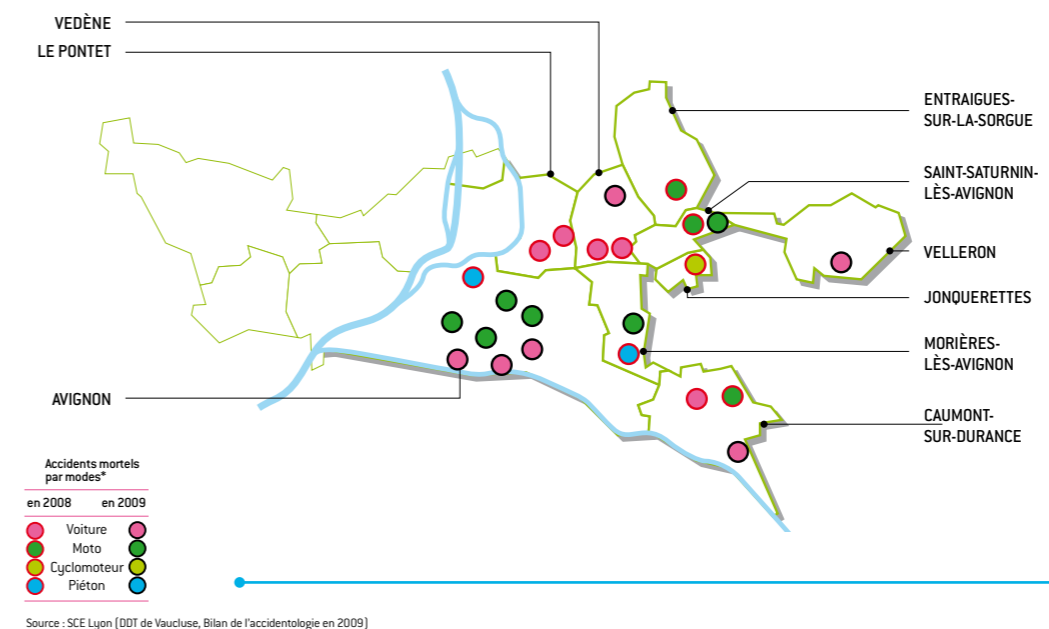


LOCALISATION DES ACCIDENTS MORTELS (COMPARAISON 2008-2009)

Localisation des accidents mortels



Localisation des accidents mortels par modes en Vaucluse



Le territoire du Grand Avignon concentre à lui seul 45% des accidents de l'ensemble du département du Vaucluse en 2011. Un bilan qui s'explique par la forte polarisation du trafic sur ce secteur. L'omniprésence de la voiture, les vitesses élevées pratiquées en zone urbaine, notamment en raison de la largeur des voiries, mais également l'alcool [2^e cause d'accident dans le Vaucluse, après la prise de stupéfiants et le non port de la ceinture de sécurité], sont autant d'éléments qui contribuent à augmenter les risques d'accidents et leur gravité.

DES PISTES D' ACTIONS POUR UNE OBLIGATION DE RÉSULTATS

L'amélioration de la sécurité des déplacements doit se traduire dans le Plan de Déplacements Urbains par un programme d'actions précis, assorti d'une obligation de résultat. Les pistes de travail devront notamment s'attacher à œuvrer pour diminuer les volumes de déplacements motorisés et réduire ainsi la probabilité d'accident. La mise en place d'un observatoire dédié spécifiquement aux usagers vulnérables (piétons et cyclistes) permettra un recensement précis des accidents. L'analyse des accidents permettra de déduire les caractéristiques principales, voire d'identifier les zones les plus dangereuses. Leur traitement (aménagement et exploitation)

devra être alors programmé. Une réflexion mérite également d'être engagée sur les vitesses pratiquées selon la nature des voies et le type de trafic qu'elles accueillent (hiérarchisation de la voirie); un objectif qui participera également à la réduction des émissions polluantes. Le développement des modes doux devra s'appuyer sur des aménagements à haut niveau de services (séparation de la voirie automobile si nécessaire, continuité sécurisée, gestion des feux), réduisant le sentiment de vulnérabilité des usagers. Enfin il conviendra de mener régulièrement des actions de sensibilisation pour participer à l'évolution des comportements.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET DESSERTE DES PÔLES ÉCONOMIQUES : LA MULTIMODALITÉ EN QUESTION

Sa position géographique, son tissu économique local font de l'agglomération d'Avignon un carrefour d'échanges stratégique pour le transport de marchandises. Le Vaucluse représente 17 % du Fret régional pour 11 % de la population, ce qui génère un important trafic motorisé. De plus l'accès aux grands pôles économiques et commerciaux s'effectue également, essentiellement en voiture. Quelles alternatives faut-il trouver aujourd'hui à ce mode de transport, tout en maintenant le développement économique, pour concilier les besoins d'approvisionnement des entreprises et l'activité commerciale du territoire ?

LES RESSOURCES DU TERRITOIRE POUR LES MARCHANDISES

La Communauté d'agglomération possède de forts avantages en matière de transport multimodal de marchandises. Le transport ferroviaire est représenté par plusieurs sites importants. Le chantier de transport combiné Rail-Route de Champfleury est parmi les deux plus importants de France après l'île de France capacité de 80 000 Unités

de Transports Intermodale en 2009.

Le territoire dispose de 14 Installations Terminales Embranchées (ITE) dont 8 sont utilisées.

Le réseau fluvial représente également un atout pour le territoire. Le Rhône permet aujourd'hui le passage de convois de 4 400 tonnes. Les ports du territoire, Le Pontet et Courtine, représentaient 220 000 tonnes en 2008 et sont placés idéalement sur l'axe commercial entre Lyon et la Méditerranée. Sur un plan stratégique, le port de Courtine est le plus avancé dans les terres permettant l'accès aux porte-conteneurs maritimes. Cependant, la part modale du transport fluvial reste très faible. Ces atouts demandent à être confortés. Le chantier Champfleury notamment est pénalisé par la longueur des quais. Une étude est en cours pour créer un chantier tri-modal sur Courtine, pour permettre le transfert des activités et l'accueil de conteneurs transportés par voie fluviale.

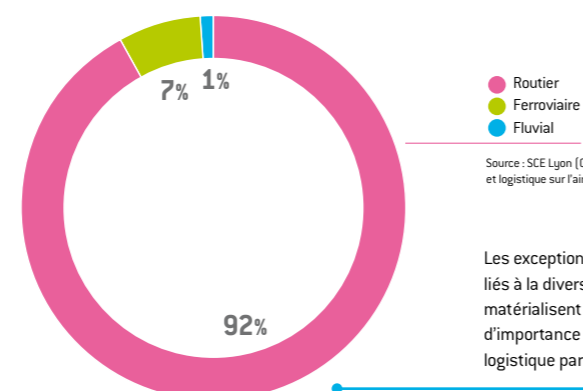
LES PISTES À EXPLORER

La prochaine taxe poids lourds va générer des évolutions dans la manière d'appréhender le transport de marchandises, ouvrant des perspectives aux modes alternatifs à la route. À Avignon, il sera nécessaire de réfléchir au regroupement des activités liées au transport de marchandises dans une logique d'optimisation des investissements. Cette réflexion devra permettre de mieux articuler la logistique exogène, qui prend en compte un large territoire, et la logistique endogène, nécessaire à l'activité du bassin d'Avignon. Cette dernière, soulève une question clef, celle de la logistique urbaine. La manière de gérer « le dernier kilomètre » afin de limiter la présence de camions de taille importante dans la ville est aujourd'hui au cœur des réflexions des collectivités.



Environ 1 383 poids lourds entrent quotidiennement dans l'agglomération d'Avignon. 1 283 en sortent. Il faut noter que la majorité de ces poids lourds entrants et sortants sont vides [36 % pour les sortants et 42 % pour les entrants].

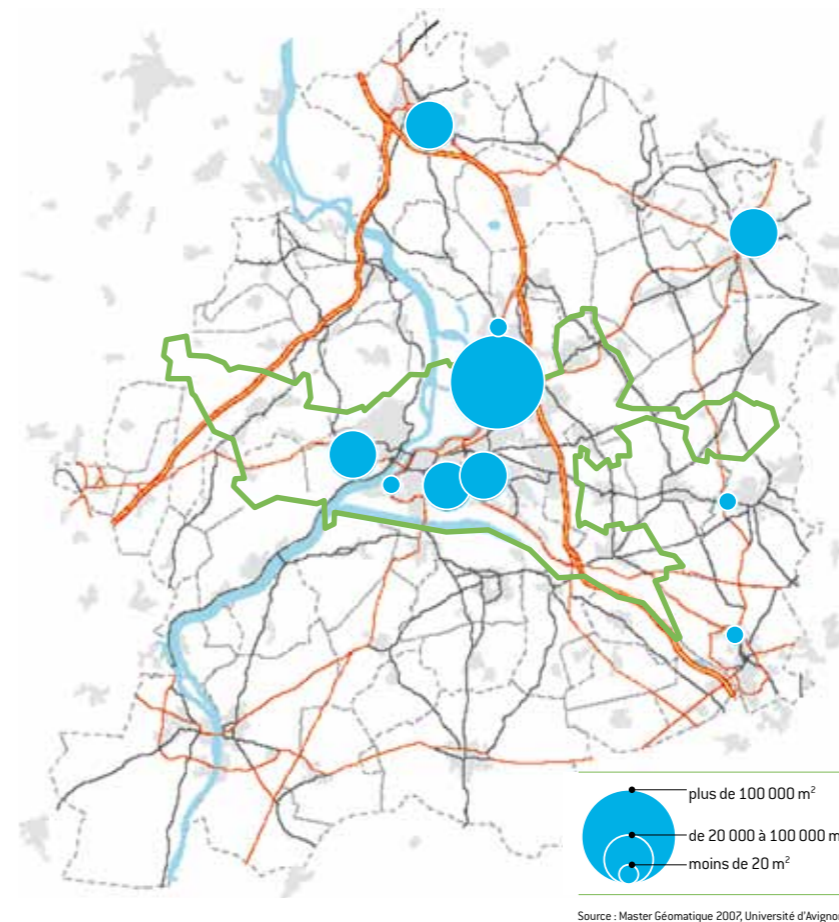
RÉPARTITION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES



Source : SCE Lyon (CETE Méditerranée, Transport de marchandises et logistique sur l'aire avignonnaise, avril 2010)

Les exceptionnels avantages de l'agglomération, liés à la diversité de ses réseaux ne se matérialisent pas encore en matière d'importance d'usage et le recours au transport logistique par route reste privilégié.

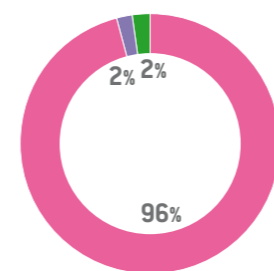
LES GRANDS PÔLES COMMERCIAUX DE L'AIRE URBAINE



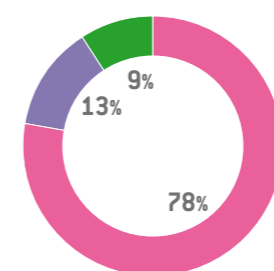
Source : Master Géomatique 2007, Université d'Avignon

LES MODES D'ACCÈS AU CENTRE-VILLE D'AVIGNON ET AUX PÔLES COMMERCIAUX DE CAP SUD ET AVIGNON NORD

Pour venir au centre-ville d'Avignon

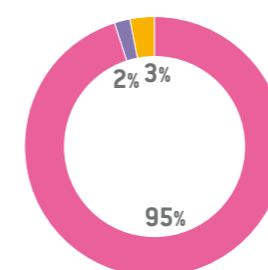


Pour venir au pôle de Cap Sud



Source : SCE Lyon (CETE Méditerranée, Transport de marchandises et logistique sur l'aire avignonnaise, avril 2010)

Pour venir au pôle du Pontet (Avignon Nord)



L'ACCESSIBILITÉ AUX PÔLES COMMERCIAUX : UN NÉCESSAIRE RÉÉQUILIBRAGE

L'accès aux principaux pôles commerciaux de l'agglomération (Centre ville, Avignon Nord, Avignon Sud, les Angles,...) s'effectue de manière totalement dominante par la voiture. Pour autant des évolutions sont à souligner, qui encouragent le développement d'une desserte multimodale des pôles commerciaux.

L'arrivée du tramway va totalement modifier l'accessibilité du cœur de ville, libérer ce secteur d'une densité automobile préjudiciable, et dynamiser l'activité commerciale en offrant un environnement apaisé propice au shopping. Depuis les parcs relais situés en bout de lignes, les clients pourront ainsi accéder en moins de 15 minutes au centre-ville pour le prix d'un seul ticket de transport en commun.



L'étalement urbain dans l'agglomération induit que la distance entre l'habitat et les commerces de première nécessité implique de prendre sa voiture. Dans une ville plus dense, ces déplacements s'effectuent à pied. 1 déplacement quotidien sur 5 est lié à un motif d'achat.

ENVIRONNEMENT ET SANTÉ : LA MOBILITÉ AU CŒUR DES SOLUTIONS

L'impératif d'évolution de la mobilité dans l'agglomération se justifie par l'exigence - l'obligation - de contribuer aux objectifs de lutte contre le réchauffement climatique et de limitation des émissions polluantes, qui impactent la qualité de l'air et donc la santé des habitants. Un enjeu majeur, essentiel, mais qui nécessite, dans un territoire qui reste attractif démographiquement, d'agir sur tous les leviers disponibles.

UNE QUALITÉ DE L'AIR MÉDIOCRE

L'environnement est fortement impacté par le système de mobilité actuel : le seuil de médiocrité de la qualité de l'air à Avignon est atteint chaque mois dans des proportions variant de quelques jours à la majorité du mois. Les émissions de dioxyde d'azote en sont en grande partie responsables. L'analyse des zones d'émissions de NO₂ montre une forte concentration le long des voiries structurantes qui sont également les secteurs les plus densément peuplés. La question de la vulnérabilité des populations est donc particulièrement sensible sur le territoire.

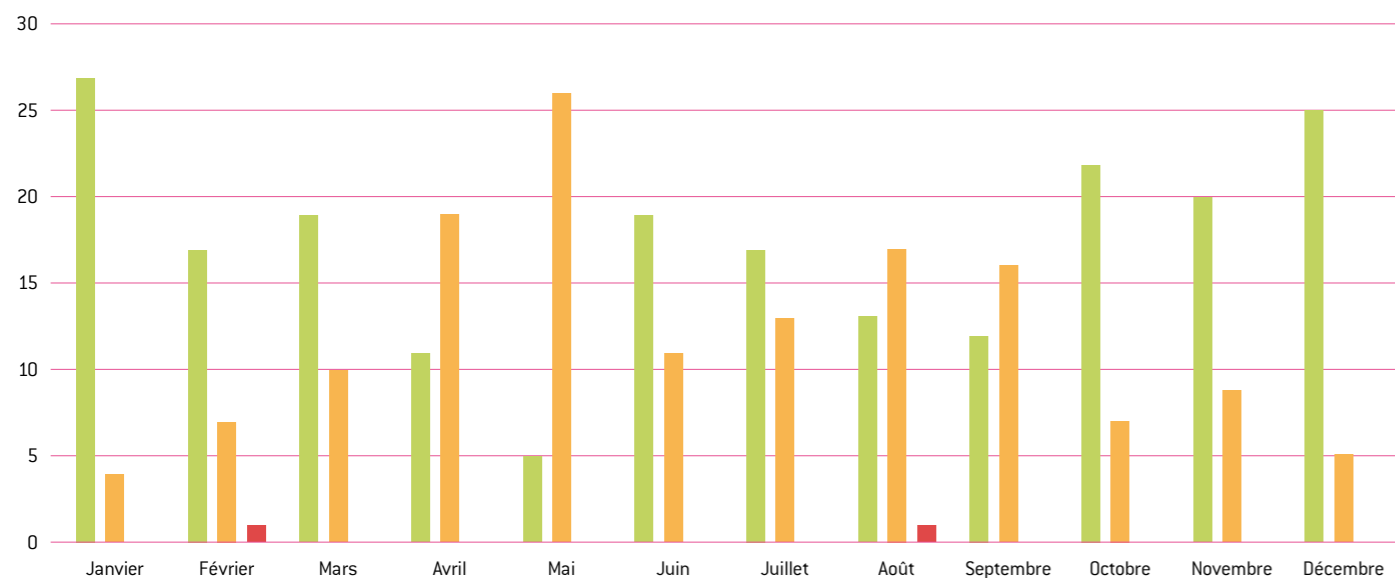


Repère

Dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, le Grenelle de l'environnement vise à réduire de 11 % le CO₂ émis par les transports d'ici 2020.

Une étude récente menée par la région PACA a montré que l'espérance de vie sur l'agglomération marseillaise est diminuée de 7 mois du fait de la dégradation de la qualité de l'air.

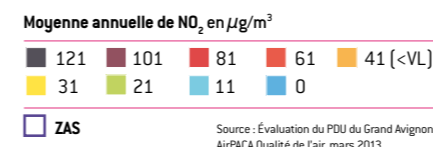
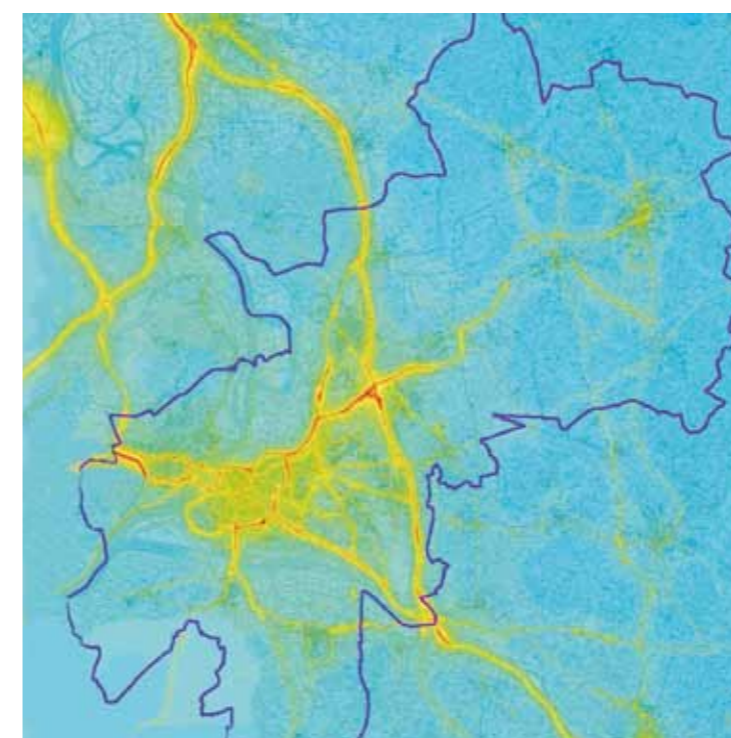
LA QUALITÉ DE L'AIR SUR AVIGNON (INDICE ATMO)



Nombre de jour par mois où l'indice est : bon moyen médiocre



LES ÉMISSIONS DE DIOXYDE D'AZOTE (NO₂) SUR L'AGGLOMÉRATION D'AVIGNON



Repère

Moyennes d'émission de CO₂ en ville par mode :

- Automobile : à 310 g/km / personne
- Bus : à 80 g / km / personne
- Tram : à 20 g / km / personne

Éclairage

Le dioxyde d'azote est un gaz brun-rouge toxique suffoquant à l'odeur âcre et piquante caractéristique. C'est un polluant majeur de l'atmosphère terrestre produit par les moteurs à combustion interne et les centrales thermiques.

DES OBJECTIFS À FIXER ET À RESPECTER

Dans le cadre des politiques nationales et européennes, le Grand Avignon devra intégrer dans son PDU des objectifs engageants. En matière de réduction des émissions polluantes, le Plan de Protection de l'Atmosphère impose une réduction de 10 % des NO₂ et particules fines de 25 et 10 microns à l'horizon du PDU par rapport à 2007 ; et également la réduction des Gaz à Effet de Serre (GES), dont le CO₂, premier responsable du réchauffement climatique. Les déplacements pendulaires de moyenne distance (entre 5 et 35 km) sont les principaux contributeurs aux émissions de CO₂ : ils représentent 37 % des trajets et génèrent 53 % des émissions ; il s'agit donc majoritairement de déplacements domicile-travail sur lesquels il est impératif d'agir.

Dans cette perspective deux leviers majeurs doivent être mobilisés :

- Développer fortement les transports collectifs et les modes actifs au sein de l'agglomération, avec l'objectif d'une baisse significative de la part modale de la voiture. Le tram est une réponse forte.
- Maîtriser l'étalement urbain, en rapprochant emplois et habitats : entre 1999 et 2007, les trajets domicile-travail se sont allongés de 9 % en moyenne*. L'effet du seul allongement des distances provoqué par la périurbanisation sur cette période est estimé à 71 000 tonnes de CO₂ (en PACA).

*source recensement INSEE PACA



PDU D'ailleurs

LES ACTEURS PUBLICS DE LA MOBILITÉ

Comprendre les enjeux de la mobilité c'est aussi disposer d'une vision claire des prérogatives des différents acteurs concernés. Le « qui fait quoi » éclaire les enjeux majeurs de coopération et de coordination entre les acteurs publics aux différentes échelles territoriales, pour une mobilité plus durable.

Une étude conduite par le Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART) sur les Plans de Déplacements Urbains menés par différentes collectivités révèle qu'une forte proportion de ces réalisations est concentrée sur l'amélioration des transports collectifs, loin devant le développement des autres modes alternatifs à la voiture particulière. La question du stationnement est le deuxième item qui mobilise les actions des collectivités, suivi de très près par celui de la sécurité. Les actions qui exigent une coordination avec d'autres Autorités Organisatrices de Transports, ou qui ne relèvent pas du champ de compétences des communautés d'agglomération sont, en général, plus longues à mettre en œuvre.

Répartition des prérogatives en matière de gestion des mobilités

						Intervention croissante	Intervention forte	
	Transports en commun	Tarifification, Intermodalité	Voirie	Stationnement	Management de la mobilité	Promotion des modes actifs	Transport et livraison de marchandises	Sécurité routière
Communes (communes non-AOTU)			Maîtrise d'ouvrage de la voirie locale : Police de la conservation ; Police la circulation sur l'ensemble du réseau viaire	Ediction de normes dans les PLU ; Aménagements sur voirie, récupération d'une partie du produit des amendes	Ecomobilité des scolaires	Aménagement de pistes cyclables ; Nouveaux services à la mobilité (type VLS)	Police de stationnement sur voirie et police de la circulation (arrêtés municipaux) ; Article 12 des PLU (aires de livraisons privées) ; Espaces logistiques urbains (type CDU)	Police de circulation, prévention routière en lien avec les services de police et de gendarmerie
Agglomération (AOTU communales ou syndicales)	Transports collectifs urbains, organisation de services réguliers et à la demande	Tarifification – réseaux urbains ; Centrales de mobilité (conseil et Information multimodale) ; Coopération intermodale et tarifaire	Voirie d'intérêt communautaire ; Voirie communautaire (pour les communautés urbaines seulement)	Pôles d'échanges d'intérêt communautaire ; Parcs de stationnement hors voirie pour les communautés urbaines seulement	Incitation à la mise en place de Plans de déplacements d'entreprise (PDE) ; Ecomobilité des scolaires ; Financement du transport à la demande, autopartage	Schémas directeurs cyclables ; Aménagement de pistes cyclables communautaires ou d'intérêt communautaire ; Nouveaux services à la mobilité (type VLS)	Harmonisation des horaires ; Article 12 des PLU (aires de livraisons privées), si PLU communautaire ; Zones logistiques, portuaires et aéroportuaires d'intérêt communautaire, marchés d'intérêt nationaux (communautés urbaines) et autres espaces logistiques urbains (type CDU)	Volet sécurité routière du PDU (action de prévention)
Département (conseils généraux)	Transports en Commun interurbains Transports scolaires conventionnés	Tarifification – réseaux départementaux Coopération intermodale et tarifaire	Voirie départementale		Ecomobilité des scolaires Financement du transport à la demande en milieu périurbain et rural (y compris conventions taxis)	Aménagement de Véloroutes et Voies Vertes	Zones logistiques, portuaires et aéroportuaires départementales ; Ports et aéroports décentralisés	Prévention routière
Région (conseils régionaux)	Organisation du Transport ferroviaire régional (TER) Élaboration des schémas régionaux des infrastructures de transports (SRIT)	Tarifification – réseaux TER Coopération intermodale et tarifaire			Incitation à la mise en place de PDE en liaison avec l'AOTU	Financement de parcs vélo en gare TER ; Financement de l'aménagement de Véloroutes et Voies Vertes	Ports et aéroports décentralisés ; Volet fret du SRIT ; Financement d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)	
Autres (État et opérateurs de transport principalement)	SNCF et autres opérateurs interrégionaux	SNCF et autres opérateurs privés périurbains et interurbains	Directions des routes, DDT sur les axes relevant encore de la maîtrise d'ouvrage de l'État, Préfecture de Police (Département de Paris)	Services de l'État (régime pénal de l'infraction aux règles de stationnement) ; Sociétés d'Économie mixte pour le compte des communes et des AOTU (parcs hors voirie)	Centrales de mobilités, associations locales, CCI, entreprises, administrations, dans le cadre de Plans de déplacements d'Administration (obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants).	Associations locales, opérateurs privés	Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) et Réseau ferré de France (attribution de sillons) ; Aéroports non décentralisés, Grands ports maritimes (hors réseau ferré national pour le fret) et autres OFP	Services de l'État compétents